

19.11.2004

日 本 国 特 許 庁
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出 願 年 月 日
Date of Application: 2 0 0 3 年 1 1 月 2 6 日

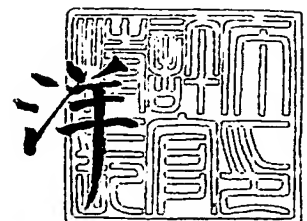
出 願 番 号
Application Number: 特 願 2 0 0 3 - 3 9 5 0 7 0
[ST. 10/C]: [J P 2 0 0 3 - 3 9 5 0 7 0]

出 願 人
Applicant(s): 松下電器産業株式会社

2 0 0 5 年 1 月 6 日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

小 川



BEST AVAILABLE COPY

出証番号 出証特 2 0 0 4 - 3 1 1 9 8 3 3

【書類名】 特許願
【整理番号】 2900655421
【提出日】 平成15年11月26日
【あて先】 特許庁長官殿
【国際特許分類】 H04B 7/26
【発明者】
 【住所又は居所】 神奈川県横浜市港北区綱島東四丁目 3 番 1 号 パナソニックモバイルコミュニケーションズ株式会社内
 【氏名】 吉川 博幸
【特許出願人】
 【識別番号】 000005821
 【氏名又は名称】 松下電器産業株式会社
【代理人】
 【識別番号】 100105050
 【弁理士】
 【氏名又は名称】 鷲田 公一
【手数料の表示】
 【予納台帳番号】 041243
 【納付金額】 21,000円
【提出物件の目録】
 【物件名】 特許請求の範囲 1
 【物件名】 明細書 1
 【物件名】 図面 1
 【物件名】 要約書 1
 【包括委任状番号】 9700376

【書類名】 特許請求の範囲**【請求項 1】**

有料道路の出入口に設けられた第 1 及び第 2 ゲートと、
サービスエリア及びパーキングエリアを含む休憩所の出入口に設けられた第 3 及び第 4 ゲートと、
車両に設けられた通信端末装置と、
前記第 1 から第 4 ゲートのそれぞれに設けられ、ゲートを通過する車両と無線通信を行うことにより、当該車両及びゲートの通過時刻を検出する検出装置と、
前記検出装置が検出したゲートの通過時刻に基づいて、休憩所に滞在した時間を除く有料道路を利用した時間及び有料道路を利用した距離に応じて通行料を算出する集中制御装置と、
を具備することを特徴とする車両管理システム。

【請求項 2】

前記集中制御装置は、休憩所に滞在した時間を除く有料道路を利用した時間及び有料道路を利用した距離から車両の走行中の平均速度を算出し、算出した平均速度が所定の速度を超えた場合には、警察にその旨を通報することを特徴とする請求項 1 に記載の車両管理システム。

【請求項 3】

前記集中制御装置は、連続走行時間が所定時間以上となる車両を検出し、検出した車両に対して休憩を促す休憩勧告を通知することを特徴とする請求項 1 又は請求項 2 に記載の車両管理システム。

【請求項 4】

前記集中制御装置は、車両が休憩所に連続して所定時間以上滞在しているかどうか判断し、所定時間以上滞在している場合には警察に通報することを特徴とする請求項 1 から請求項 3 のいずれかに記載の車両管理システム。

【書類名】明細書**【発明の名称】車両管理システム****【技術分野】****【0001】**

本発明は、有料道路を利用する車両を管理する車両管理システムに関する。

【背景技術】**【0002】**

従来、高速道路などの有料道路では、料金所における渋滞の緩和を主な目的とし、無線通信を用いて走行中の車両から料金を徴収する自動料金収受システム（ETC: Electronic Toll Collection）が稼動している。

【0003】

ETCでは、有料道路の入口及び出口に料金収受処理機を設置し、また、各車両に通信端末装置を設置し、当該各車両が有料道路の入口又は出口を通過中に料金収受処理機と通信端末装置とが無線通信を行うことにより、車両を一旦停止することなく、料金の徴収を行うものである。

【0004】

ETCを用いた発展的な技術として、特許文献1に記載されている内容が知られている。図6は、特許文献1に記載された有料道路料金収受システム10の構成を示す模式図である。この図において、料金徴収区間の境界部分に設けたゲート11及び12で車両13の通過を検出し、車両13から通行料を徴収するため、車両13に移動端末装置14を設け、ゲート11及び12側に移動端末装置14との通信を行うための検出装置15及び16と、各車両13の通行料を算出する料金算出装置17とを設ける。検出装置15、16及び料金算出装置17はデジタル回線18により相互に接続されている。移動端末装置14は車両13の燃費データを料金算出装置17に送信し、燃費データに応じた通行料が徴収される。これにより、排気ガスの排出量がより少なくなるような運転をすれば、支払うべき通行料が安くなるので、大気環境改善の徹底が図れるようになる。

【特許文献1】特開2003-178342号公報

【発明の開示】**【発明が解決しようとする課題】****【0005】**

しかしながら、上記のような自動料金徴収システムを利用したとしても渋滞が緩和されるわけではなく、渋滞であったにもかかわらず高額な通行料を払わなければならない。また、渋滞の原因となる交通事故も多く発生しており、その事故原因としてはスピード超過や居眠り運転等が挙げられる。スピード超過を抑制するため、既に高速道路上に自動速度取り締まり装置が設置されているが、当該装置が設置されている場所でのみ減速すれば、当該装置は取り締まりを行うことができず、スピード超過による交通事故を効果的に減らしているとは言えない。

【0006】

本発明はかかる点に鑑みてなされたものであり、渋滞時の料金徴収という利用者の不満を解消し、走行時の安全性を向上させる車両管理システムを提供することを目的とする。

【課題を解決するための手段】**【0007】**

本発明の車両管理システムは、有料道路の出入口に設けられた第1及び第2ゲートと、サービスエリア及びパーキングエリアを含む休憩所の出入口に設けられた第3及び第4ゲートと、車両に設けられた通信端末装置と、前記第1から第4ゲートのそれぞれに設けられ、ゲートを通過する車両と無線通信を行うことにより、当該車両及びゲートの通過時刻を検出する検出装置と、前記検出装置が検出したゲートの通過時刻に基づいて、休憩所に滞在した時間を除く有料道路を利用した時間及び有料道路を利用した距離に応じて通行料を算出する集中制御装置と、を具備する構成を採る。

【0008】

この構成によれば、有料道路の出入口と、休憩所の出入口とに設けられたゲートで、当該ゲートを通過する車両の通過時刻を検出し、休憩所に滞在した時間を除く有料道路を利用した時間及び有料道路を利用した距離に応じて通行料を算出することにより、渋滞時に渋滞のない時と同一の通行料を支払うことに対する利用者の不満を解消し、また、スピード超過を抑制することになり、走行時の安全性を向上させることができる。

【0009】

本発明の車両管理システムは、上記構成において、前記集中制御装置が、休憩所に滞在した時間を除く有料道路を利用した時間及び有料道路を利用した距離から車両の走行中の平均速度を算出し、算出した平均速度が所定の速度を超えた場合には、警察にその旨を通報する構成を採る。

【0010】

この構成によれば、有料道路を走行する車両が法定速度などの所定の速度を超えて走行した場合には、警察にその旨を通報することにより、警察が当該車両の運転手に行政上の処分を行うことで、スピード超過をより抑制することになり、安全性を向上させることができる。

【0011】

本発明の車両管理システムは、上記構成において、前記集中制御装置が、連続走行時間が所定時間以上となる車両を検出し、検出した車両に対して休憩を促す休憩勧告を通知する構成を採る。

【0012】

この構成によれば、所定時間以上連続して走行している運転手に対して休憩を促すことにより、運転手が定期的に休憩をとれば、運転により運転手にかかる負担を軽減し、また、運転により蓄積した疲労を回復させ、運転手の集中力の低下や居眠り運転等を防止することになり、事故の発生を抑制することができる。

【0013】

本発明の車両管理システムは、上記構成において、前記集中制御装置が、車両が休憩所に連続して所定時間以上滞在しているかどうか判断し、所定時間以上滞在している場合には警察に通報する構成を採る。

【0014】

この構成によれば、車両が休憩所に1日、2日、又は1週間等の所定時間連続して滞在している場合には、事件に巻き込まれている可能性があったり、不法投棄されている可能性があったりするので、そのような場合、警察に通報することにより、事件の早期解決を図ることができたり、車両の長時間にわたる放置を防止することができる。

【発明の効果】

【0015】

以上説明したように、本発明によれば、サービスエリア及びパーキングエリアを含む休憩所に滞在した時間を除き、有料道路を利用した時間及び走行した距離に応じた通行料を算出することにより、渋滞時に渋滞のない時と同一の料金を支払うことに対する利用者の不満を解消し、また、スピード超過を抑制することができるので、走行時の安全性を向上させることができる。

【発明を実施するための最良の形態】

【0016】

以下、本発明の実施の形態について、図面を参照して詳細に説明する。

【0017】

(実施の形態1)

図1は、本発明の実施の形態1に係る車両管理システム100の構成を示す模式図である。この図が示す車両管理システム100は、通行料が徴収される所定区間（料金徴収区間）を自動車（自動二輪車を含む）等の車両101が通行する際に、当該車両101から自動的に通行料を徴収したり、有料道路を利用する車両101の通行状態を把握したりするシステムである。

【0018】

車両101は、無線通信機能を有する通信端末装置102を備えており、この通信端末装置102は、ETC (Electronic Toll Collection) 車載器又は携帯電話などである。通信端末装置102には予め個人情報が格納されている。個人情報には、例えば、氏名、住所、口座番号、クレジットカード番号などが含まれる。

【0019】

ゲート103～106は、料金徴収区間の境界部分に設けられており、各ゲートには、車両101に備えられた通信端末装置102と無線通信を行う検出装置107～110が備えられている。検出装置107～110は、車両101がゲートを通過する際、車両101に備えられた通信端末装置102と無線通信を行い、各車両の通過時刻を検出すると共に、検出した通過時刻を集中制御装置111及び通信端末装置102に通知する。

【0020】

集中制御装置111は、各検出装置107～110から通知された時刻を基に車両から徴収する通行料を算出し、有料道路の出口に設けられたゲート106の検出装置110を介して通行料を車両101から徴収する。通行料の算出は、車両101が通過した有料道路の入口から出口までの距離とその走行に要した時間とに応じて行われ、サービスエリア(SA)及びパーキングエリア(PA)に滞在した時間は除外される。

【0021】

デジタル回線112は、検出装置107～110及び集中制御装置111を相互に接続しており、双方向の通信路となっている。

【0022】

図2は、通信端末装置102、検出装置110及び集中制御装置111の内部構成を示すブロック図である。まず、通信端末装置102の内部構成について説明する。送受信部201は、ゲート106に設けられた検出装置110と無線通信を行い、制御部205から出力された信号の送信と検出装置110から送信された信号の受信を行う。

【0023】

個人情報記憶部202は、通信端末装置102の所有者や契約者等の個人情報を記憶しており、記憶している個人情報を制御部205に出力する。表示部203は、文字や画像等を表示する液晶ディスプレイ等であり、制御部205から出力された情報を表示する。CPU204は、制御プログラムに基づいて制御部205を介して送受信部201、個人情報記憶部202、表示部203を制御する。

【0024】

制御部205は、個人情報記憶部202から出力された個人情報を無線通信用の送信単位にし、送受信部201に出力する。また、送受信部201から出力された信号に含まれる情報を表示部203に出力し、表示させる。

【0025】

次に、検出装置110の内部構成について説明する。送受信部211は、通信端末装置102と無線通信を行い、通信端末装置102から送信された信号を受信し、受信した信号を制御部212に出力する。また、制御部212から出力された信号を通信端末装置102に送信する。

【0026】

制御部212は、送受信部211から出力された信号を個人情報抽出部213に出力すると共に、通信端末装置102から信号を受信したことを通過時刻検出部214及びゲート情報生成部215に通知する。

【0027】

個人情報抽出部213は、制御部212から出力された信号から個人情報を抽出し、抽出した個人情報を入出力部217を介して集中制御装置111に出力する。通過時刻検出部214は、時計を内蔵し、制御部212からの通知を受けた時刻、すなわち、車両101の通過時刻を検出し、検出した時刻を入出力部217を介して集中制御装置111に出力する一方、通信端末装置102に通知する。ゲート情報生成部215は、各ゲートを区

別するためにゲート毎に異なる情報（例えば、練馬 IC 入口などの名称）を生成し、生成したゲート情報を入出力部 217 を介して集中制御装置 111 に出力する一方、通信端末装置 102 に通知する。

【0028】

料金情報入力部 216 は、集中制御装置 111 から出力された料金情報を制御部 212 に出力する。

【0029】

ここでは、有料道路の出口ゲート 106 に設けられた検出装置 110 の構成について説明したが、他のゲートに設けられた検出装置では、料金情報入力部 216 を備えていなくてもよい。

【0030】

次に、集中制御装置 111 の内部構成について説明する。制御部 221 は、検出装置 110 から出力された個人情報を個人情報管理部 222 が管理する個人情報に基づいて認証し、認証結果を検出装置 110 を介して通信端末装置 102 に通知する。また、制御部 221 は、個人情報と関係付けて時刻情報及びゲート情報を通過情報管理部 223 に出力する。さらに、ここではゲート情報が有料道路の出口であることを示すので、通過情報管理部 223 と料金算出部 224 を制御し、通行料を算出させ、算出させた通行料を検出装置 110 を介して通信端末装置 102 に通知する一方、金融機関に対して通行料を該当口座から引き落とすように通知する。

【0031】

個人情報管理部 222 は、予め個人情報が登録されており、登録されている個人情報は通信端末装置 102 から送信された個人情報の認証に用いられる。

【0032】

通過情報管理部 223 は、制御部 221 から出力された通過情報である時刻情報とゲート情報とを個人情報に関連付けて記憶する。

【0033】

料金算出部 224 は、距離及び時間に応じた料金テーブルを有し、有料道路の出口に到達した通信端末装置 102 の個人情報に対応する時刻情報及びゲート情報を通過情報管理部 223 から制御部 221 を介して取得し、該当する料金を料金テーブルから検索する。ここで、料金テーブルの具体例を図 3 に示す。この図では、練馬インターチェンジ（IC）を入口とし、沼田 IC を出口とした場合を示している。練馬～沼田間 12.5、8 km を時速 80～120 km で利用した場合、通常料金として 3450 円かかる。また、時速 40～80 km では 2000 円、時速 40 km 以下では 1500 円として渋滞時には通常料金より低く設定されている。さらに、時速 120～160 km では 5000 円、時速 160 km 以上では 7000 円として高速走行時には通常料金より高く設定されている。このように、料金算出部 224 には、予め距離と時間（時速）に応じた料金テーブルが設けられており、例えば、法定速度で走行した場合の料金を基準とすると、法定速度を下回る速度であれば基準料金より安くし、法定速度を超える速度であれば基準料金より高くする。

【0034】

このような料金算出方法を採用することにより、渋滞時でも渋滞のない通常時と同額の通行料を徴収されることに対する利用者の不満を解消すると共に、スピード超過については利用者に経済的な負担を強いることで、スピード超過を抑制することになり、走行時の安全性を向上させることになる。

【0035】

警告・通報部 225 は、料金算出部 224 で求められた有料道路の出口に到達した車両の速度を制御部 221 を介して取得し、取得した速度が所定の速度（例えば、法定速度）を越える場合、警察やハイウェイパトロールに通報する。これにより、スピード超過をした場合、後日、警察から罰金を課されたり、行政上の処分を受けたりすることになり、よりスピード超過を抑制することになる。

【0036】

次に、上記構成を有する車両管理システム 100 の動作について説明する。図 4 は、本発明の実施の形態 1 に係る車両管理システム 100 の動作を示すシーケンス図である。この図において、ST401では、通信端末装置 102 が有料道路の入口に設けられたゲート 103 を通過し、ST402 で個人情報を検出装置 107 に送信する。ST403 では、検出装置 107 がゲートを通過した通信端末装置 102 から個人情報を取得し、個人情報を取得した時刻を検出し、さらに自装置のゲート情報を生成する。ST404 では、個人情報、時刻情報及びゲート情報の通過情報を集中制御装置 111 に通知する。

【0037】

ST405 では、検出装置 107 で取得された時刻情報とゲート情報が通信端末装置 102 に送信され、ST406 では、通信端末装置 102 がゲート通過時刻と通過したゲート名を表示部 203 に表示する。

【0038】

ST407 では、集中制御装置 111 が検出装置 107 から通知された個人情報を集中制御装置 111 が有する個人情報に基づいて認証し、ST408 では、検出装置 107 から通知された通過情報を記憶する。ST409 では、認証結果を検出装置 107 に通知し、ST410 で検出装置 107 は通信端末装置 102 に認証結果を送信する。ST411 では、通信端末装置 102 が集中制御装置 111 での認証結果を表示する。

【0039】

ST412 では、通信端末装置 102 が SA の入口に設けられたゲート 104 を通過し、ST413 で個人情報を検出装置 108 に送信する。ST414 では、検出装置 108 がゲートを通過した通信端末装置 102 から個人情報を取得し、個人情報を取得した時刻を検出し、自装置のゲート情報を生成する。ST415 では、個人情報、時刻情報及びゲート情報の通過情報を集中制御装置 111 に通知する。

【0040】

ST416 では、検出装置 108 で取得された時刻情報とゲート情報が通信端末装置 102 に送信され、ST417 では、通信端末装置 102 がゲート通過時刻と通過したゲート名を表示部 203 に表示する。

【0041】

ST418 では、集中制御装置 111 が検出装置 108 から通知された個人情報を集中制御装置 111 が有する個人情報に基づいて認証し、ST419 では、検出装置 108 から通知された通過情報を記憶する。ST420 では、認証結果を検出装置 108 に通知し、ST421 で検出装置 108 は通信端末装置 102 に認証結果を送信する。ST422 では、通信端末装置 102 が集中制御装置 111 での認証結果を表示する。

【0042】

ST423 では、通信端末装置 102 が SA の出口に設けられたゲート 105 を通過し、ST424 では、個人情報を検出装置 109 に送信する。ST425 では、検出装置 109 がゲートを通過した通信端末装置 102 から個人情報を取得し、個人情報を取得した時刻を検出し、自装置のゲート情報を生成する。ST426 では、個人情報、時刻情報及びゲート情報の通過情報を集中制御装置 111 に通知する。

【0043】

ST427 では、検出装置 109 で取得された時刻情報とゲート情報が通信端末装置 102 に送信され、ST428 では、通信端末装置 102 がゲート通過時刻と通過したゲート名を表示部 203 に表示する。

【0044】

ST429 では、集中制御装置 111 が検出装置 109 から通知された個人情報を集中制御装置 111 が有する個人情報に基づいて認証し、ST430 では、検出装置 109 から通知された通過情報を記憶する。ST431 では、認証結果を検出装置 109 に通知し、ST432 で検出装置 109 は通信端末装置 102 に認証結果を送信する。ST433 では、通信端末装置 102 が集中制御装置 111 での認証結果を表示する。

【0045】

ST434では、通信端末装置102が有料道路の出口に設けられたゲート106を通過し、ST435で個人情報を検出装置110に送信する。ST436では、検出装置110がゲートを通過した通信端末装置102から個人情報を取得し、個人情報を取得した時刻を検出し、自装置のゲート情報を生成する。ST437では、個人情報、時刻情報及びゲート情報の通過情報を集中制御装置111に通知する。

【0046】

ST438では、検出装置110で取得された時刻情報とゲート情報が通信端末装置102に送信され、ST439では、通信端末装置102がゲート通過時刻と通過したゲート名を表示部203に表示する。

【0047】

ST440では、集中制御装置111が検出装置110から通知された個人情報を集中制御装置111が有する個人情報に基づいて認証し、ST441では、有料道路の出口ゲート106を通過したことを検出し、料金（通行料）を算出する。ST442では、算出した料金情報を検出装置110に通知し、ST443では、検出装置110が料金情報を通信端末装置102に送信する。ST444では、通信端末装置102が送信された料金情報を表示部203に表示する。

【0048】

このように本実施の形態によれば、サービスエリア及びパーキングエリアでの滞在時間を除き、有料道路の走行距離及び走行時間に応じた通行料を算出することにより、渋滞時でも渋滞のない通常時と同額の通行料を支払うことに対する利用者の不満を解消し、また、スピード超過を抑制することができ、走行時の安全性を向上させることができる。

【0049】

なお、本実施の形態では、図3に示すような料金テーブルを例に挙げて説明したが、本発明はこれに限らず、速度範囲や料金をより細分化してもよいし、通行料を計算によって求めてもよい。

【0050】

（実施の形態2）

本発明の実施の形態2に係る車両管理システムの構成は図2と同一なので、図2を援用し、実施の形態1と異なる機能を有する部分について説明する。

【0051】

集中制御装置111の通過情報管理部223は、記憶しているゲート情報及び時刻情報に基づいて、連続走行時間が所定時間（例えば、2時間）以上となる車両（個人情報）を検出し、該当する個人情報を制御部221に出力する。

【0052】

制御部221は、全ての検出装置107～110に通過情報管理部223から出力された個人情報を有する通信端末装置に休憩勧告を通知する。

【0053】

検出装置107～110は、集中制御装置111から通知された休憩勧告を該当する通信端末装置102に対して送信する。

【0054】

通信端末装置102は、最寄りの検出装置から送信された休憩勧告を受信し、表示部203に休憩を促す表示を行う。

【0055】

次に、上記機能を有する車両管理システムの動作について説明する。図5は、本発明の実施の形態2に係る車両管理システムの動作を示すシーケンス図である。ただし、図5が図4と共通する部分は図4と同一の符号を付し、その詳しい説明は省略する。なお、図5は、紙面の都合上、ST437までしか記載していないが、その後は図4のST438～ST444と同じ処理が行われる。

【0056】

ST501では、集中制御装置111が有料道路を連続して所定時間以上走行している

車両を検出し、ST502では、検出した車両に対して休憩を勧告するため、全ての検出装置107～110に休憩勧告を通知する。ST503では、検出装置107～110が休憩勧告を通信端末装置102に送信する。ST504では、通信端末装置102が受信した休憩勧告を表示部203に表示する。

【0057】

このように本実施の形態によれば、所定時間以上連続して走行している運転手に対して休憩を促すことにより、運転手が定期的に休憩をとれば、運転により運転手にかかる負担を軽減し、また、運転により蓄積した疲労を回復させ、運転手の集中力の低下や居眠り運転等を防止することになり、事故の発生を抑制することができる。

【0058】

なお、本実施の形態における通信端末装置は携帯電話を想定しているが、ゲートから離れた位置でも無線通信を行うことができればETC車載器でもよい。

【0059】

(実施の形態3)

本発明の実施の形態3に係る車両管理システムの構成は図2と同一なので、図2を援用し、実施の形態1と異なる機能を有する部分について説明する。

【0060】

集中制御装置111の通過情報管理部223は、ゲート情報及び時刻情報に基づいて、所定時間(例えば、1日)以上連続してSA又はPAに滞在している車両を検出し、該当する個人情報情報を制御部を介して警告・通報部225に出力する。

【0061】

警告・通報部225は、通過情報管理部223から制御部221を介して出力された個人情報情報を警察やハイウェイパトロールなどの関連機関に通知する。

【0062】

このように本実施の形態によれば、SAやPAに連続して所定時間以上滞在している車両を検出し、該当する個人情報情報を警察やハイウェイパトロールに通知することにより、例えば、事件等が起こった場合でも、迅速に対応することができるので、事件等の早期解決に寄与することができる。また、車両がSAやPAに不法投棄された場合でも、長時間放置されることを防止することができる。

【産業上の利用可能性】

【0063】

本願発明にかかる車両管理システムは、サービスエリア及びパーキングエリアに滞在した時間を除き、有料道路を利用した時間及び走行した距離に応じた通行料を徴収することにより、渋滞時の料金徴収という利用者の不満を解消し、走行時の安全性を向上させる効果を有し、高速道路等の有料道路に適用できる。

【図面の簡単な説明】

【0064】

【図1】本発明の実施の形態1に係る車両管理システムの構成を示す模式図

【図2】本発明の実施の形態1に係る通信端末装置、検出装置及び集中制御装置の内部構成を示すブロック図

【図3】本発明の実施の形態1における料金テーブルの具体例を示す図

【図4】本発明の実施の形態1に係る車両管理システムの動作を示すシーケンス図

【図5】本発明の実施の形態2に係る車両管理システムの動作を示すシーケンス図

【図6】従来の有料道路車両管理システムの構成を示す模式図

【符号の説明】

【0065】

101 車両

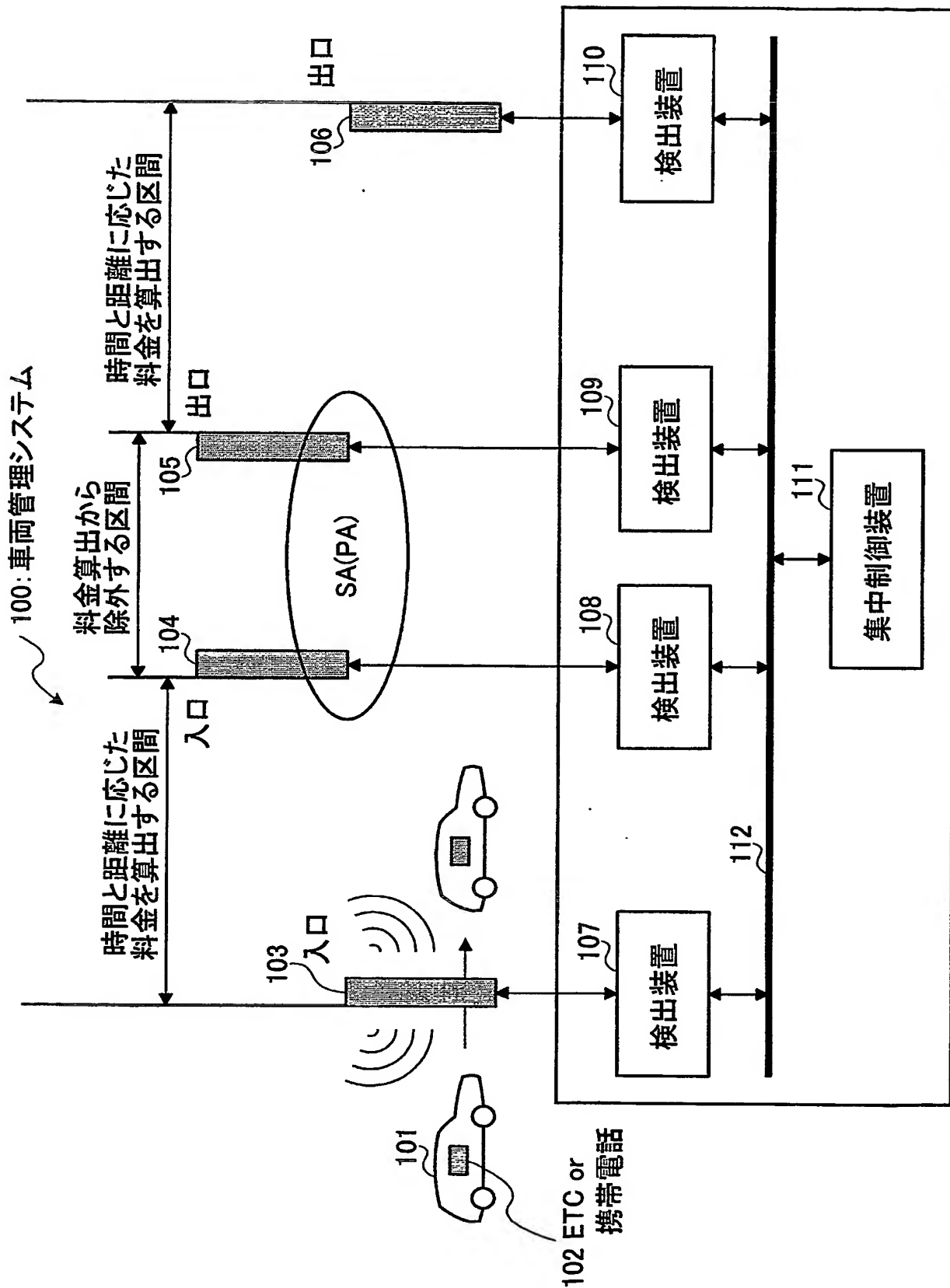
102 通信端末装置

103、104、105、106 ゲート

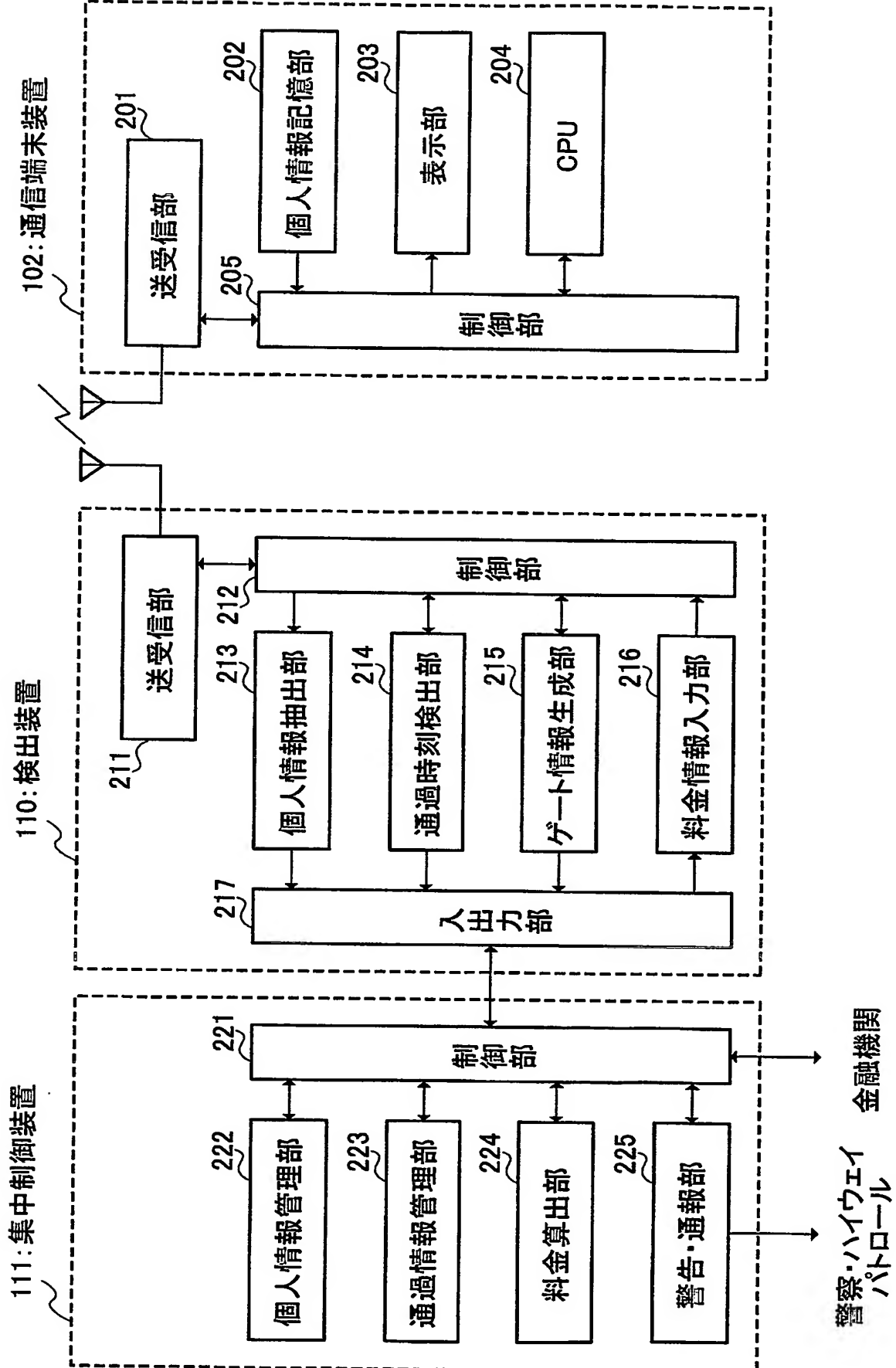
107、108、109、110 検出装置

- 1 1 1 集中制御装置
- 1 1 2 デジタル回線
- 2 0 1、2 1 1 送受信部
- 2 0 2 個人情報記憶部
- 2 0 3 表示部
- 2 0 4 C P U
- 2 0 5、2 1 2、2 2 1 制御部
- 2 1 3 個人情報抽出部
- 2 1 4 通過時刻検出部
- 2 1 5 ゲート情報生成部
- 2 1 6 料金情報入力部
- 2 1 7 入出力部
- 2 2 2 個人情報管理部
- 2 2 3 通過情報管理部
- 2 2 4 料金算出部
- 2 2 5 警告・通報部

【書類名】 図面
【図 1】



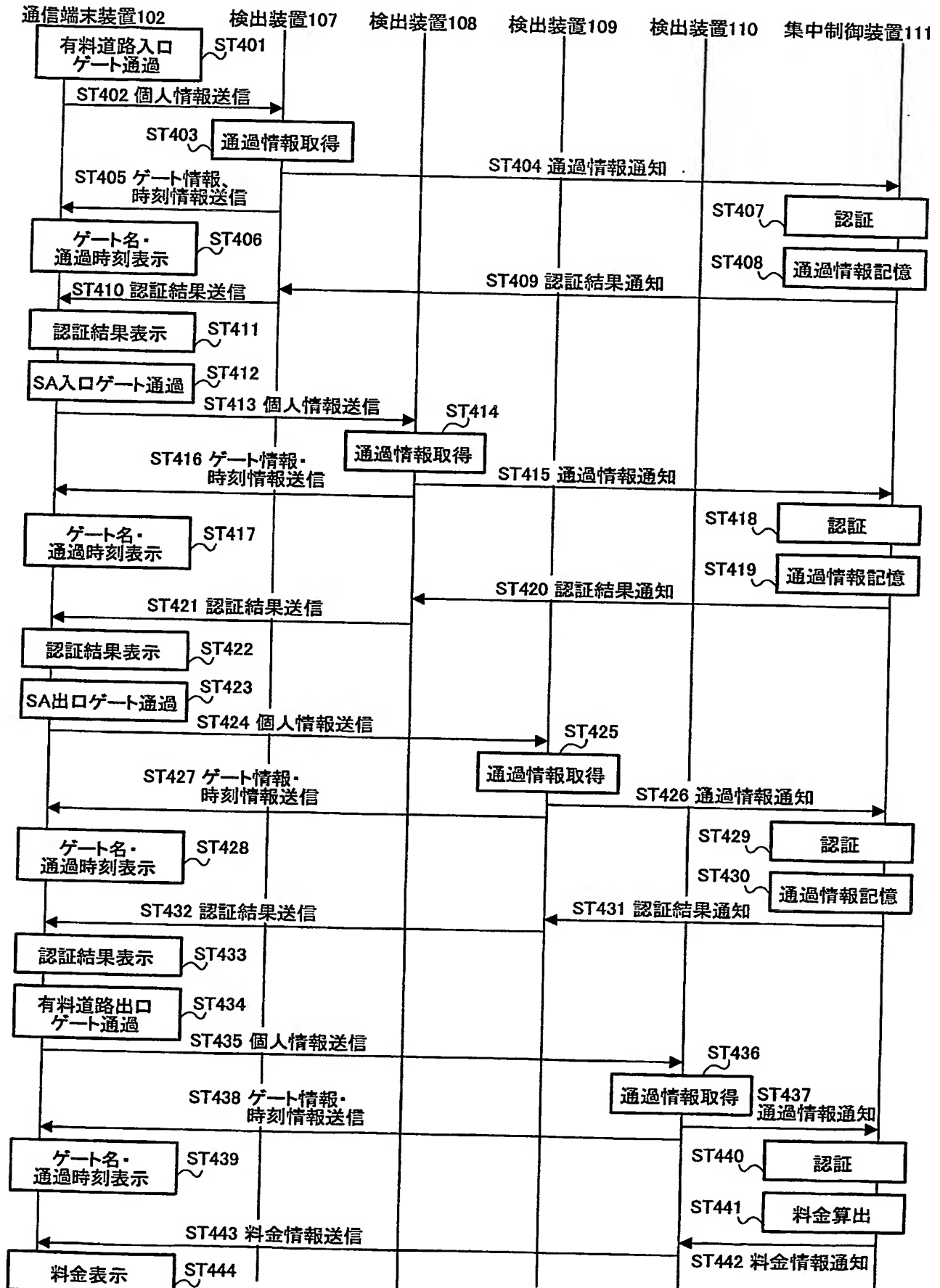
【図 2】



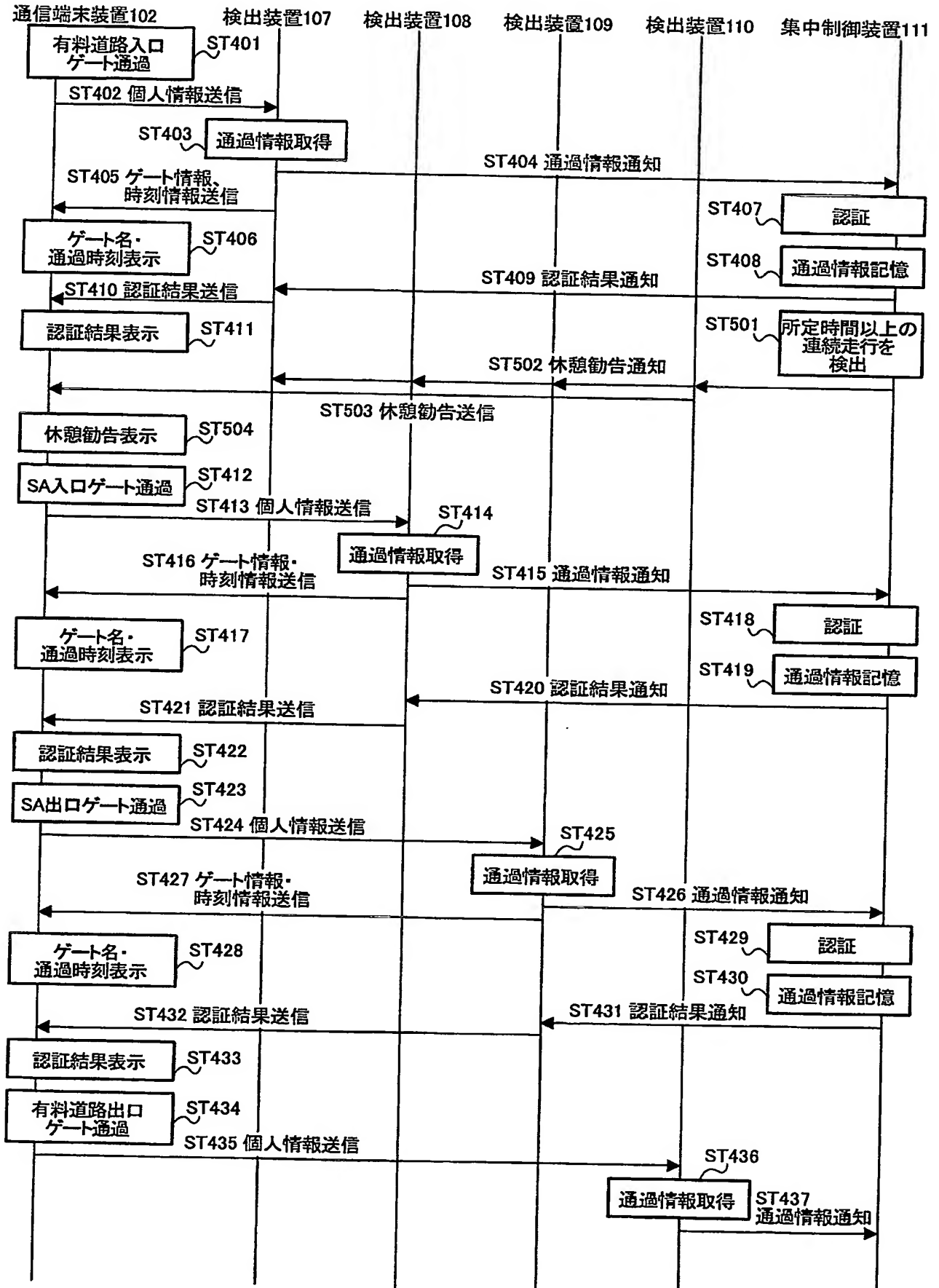
【図 3】

IC名	距離	通常料金		渋滞時の料金		高速車面の料金	
		時速 80～120km	時速 40～80km	時速 40km以下	時速 120～160km	時速 160km以上	
練馬	0	—	—	—	—	—	
...
沼田	125.8km	3,450円	2,000円	1,500円	5,000円	7,000円	

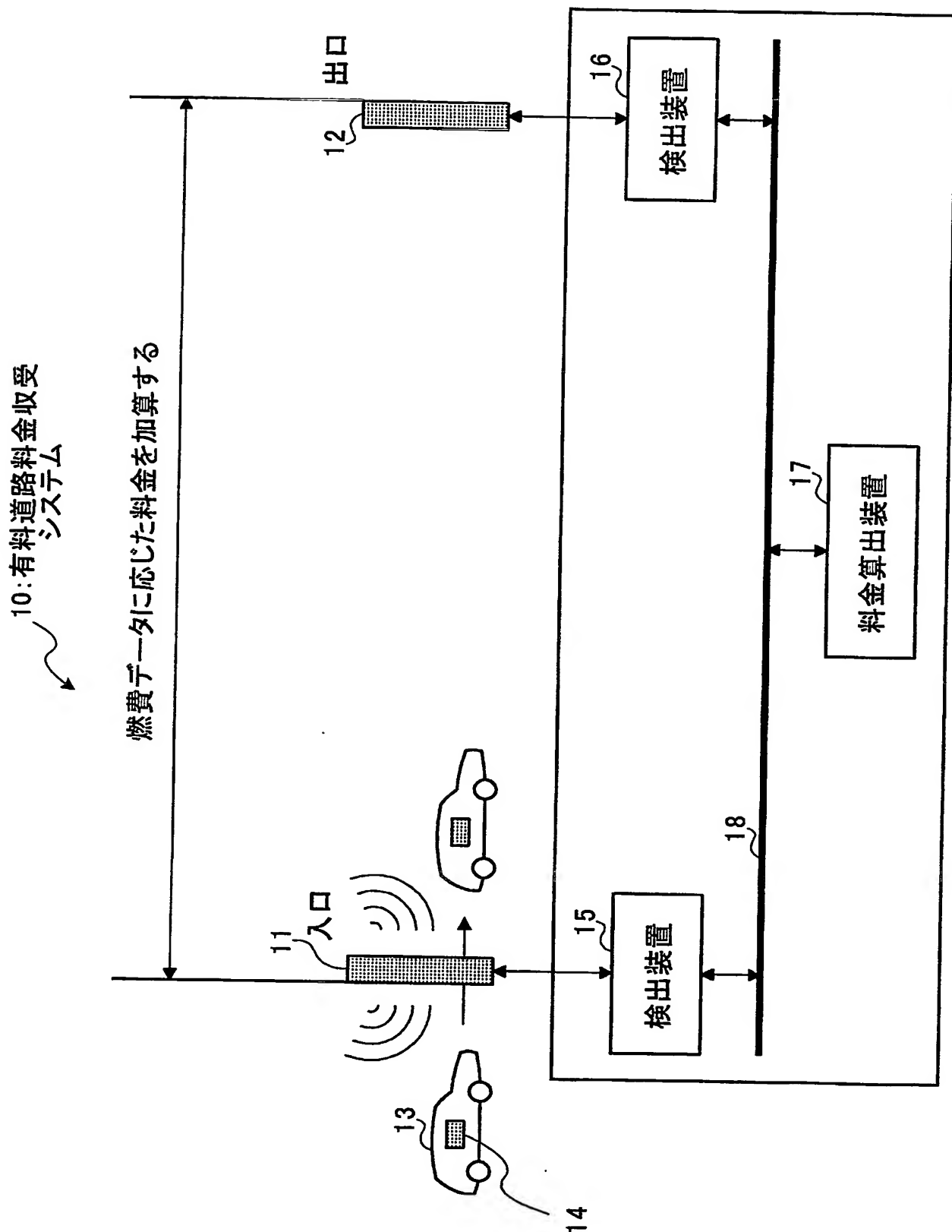
【図 4】



【図 5】



【図 6】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 渋滞時の料金徴収という利用者の不満を解消し、走行時の安全性を向上させること。

【解決手段】 有料道路の出入口に設けられたゲート103、106と、サービスエリア（パーキングエリア）の出入口に設けられたゲート104、105を通信端末装置102を搭載した車両101が通過する際、各ゲートに設けられた検出装置107～110で通過する車両101の通過時刻を検出し、集中制御装置111が各ゲートの通過時刻に基づいて、サービスエリアに滞在した時間を除く有料道路の利用時間及び有料道路の走行距離に応じて通行料を算出する。

【選択図】 図1

特願 2 0 0 3 - 3 9 5 0 7 0

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号 [0 0 0 0 0 5 8 2 1]

1. 変更年月日 1 9 9 0 年 8 月 2 8 日

[変更理由] 新規登録

住 所 大阪府門真市大字門真 1 0 0 6 番地

氏 名 松下電器産業株式会社

Document made available under the Patent Cooperation Treaty (PCT)

International application number: PCT/JP04/017003

International filing date: 16 November 2004 (16.11.2004)

Document type: Certified copy of priority document

Document details: Country/Office: JP
Number: 2003-395070
Filing date: 26 November 2003 (26.11.2003)

Date of receipt at the International Bureau: 20 January 2005 (20.01.2005)

Remark: Priority document submitted or transmitted to the International Bureau in compliance with Rule 17.1(a) or (b)



World Intellectual Property Organization (WIPO) - Geneva, Switzerland
Organisation Mondiale de la Propriété Intellectuelle (OMPI) - Genève, Suisse